



NIB Årsrapport 2014

Statens haverikommission

Sverige

Diariernr A-124/15

2015-08-20

SHK utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med utredningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s utredningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

ISSN 1400-5743

Illustrationer i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. I den mån inte annat anges är SHK upphovsrättsinnehavare.

Med undantag för SHK:s logotyp, samt figurer, bilder eller kartor till vilka någon annan än SHK äger upphovsrätten, tillhandahålls rapporten under licensen Creative Commons Erkännande 2.5 Sverige. Det innebär att den får kopieras, spridas och bearbetas under förutsättning att det anges att SHK är upphovsrättsinnehavare. Det kan t.ex. ske genom att vid användning av materialet ange ”Källa: Statens haverikommission”.



I den mån det i anslutning till figurer, bilder, kartor eller annat material i rapporten anges att någon annan är upphovsrättsinnehavare, krävs dennes tillstånd för återanvändning av materialet.

Omslagets bild tre – Foto: Anders Sjödén/Försvarmakten.

Innehåll

1.	INTRODUKTION	4
1.1	Lagar	4
1.2	Roll och uppgifter	4
1.3	Organisation.....	5
2.	UTREDNINGAR.....	6
2.1	Avslutade utredningar 2014.....	6
2.2	Utredningar färdigställda 2010-2014.....	6
2.2.1	Utredningar färdigställda 2010.....	6
2.2.2	Utredningar färdigställda 2011.....	6
2.2.3	Utredningar färdigställda 2012.....	7
2.2.4	Utredningar färdigställda 2013.....	7
2.2.5	Utredningar färdigställda 2014.....	8
2.3	Utredningar påbörjade 2014 men inte färdigställda 2014.....	8
2.4	Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2014.....	9
2.4.1	Slutrapport RJ 2014:01 - Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på sträckan Fagersta - Smedjebacken, Dalarnas län, den 12 juni 2012.....	9
2.4.2	Slutrapport RJ 2014:02 - Personolycka med radiolok på Sundsvalls rangerbangård, Västernorrlands län, den 20 september 2012.....	11
2.4.3	Slutrapport RJ 2014:03 - Olycka på Saltsjöbanan, Stockholms län, den 15 januari 2013.....	12
2.4.4	Slutrapport RJ 2014:04 - Plankorsningsolycka med tåg 614 och lastbil mellan Hägernäs och Rydbo, i Stockholms län, den 9 februari 2012..	12
2.4.5	Slutrapport RJ 2014:05- Säkerhet vid arbete i spårmiljö.....	14
2.5	Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren	16
3.	REKOMMENDATIONER 2014.....	18
	Rekommendationssvar	24

1. INTRODUKTION

1.1 Lagar

Statens haverikommission har en oberoende ställning. Verksamheten regleras bl.a. av lagen (1990:712) om undersökning av olyckor, förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor och förordningen (2007:860) med instruktion för Statens haverikommission.

Genom dessa bestämmelser har det s.k. järnvägssäkerhetsdirektivet (2004/49/EG) genomförts i svensk rätt.

1.2 Roll och uppgifter

Statens haverikommission (SHK) undersöker olyckor inom området spårbunden trafik om de orsakats av antingen kollisioner mellan spårfordon eller av urspårningar eller av andra händelser med betydelse för säkerheten som har medfört att minst en person har avlidit eller minst fem har blivit allvarligt skadade eller om spårfordon, spåranslagningar, egendom som inte transporteras med spårfordonet eller miljön har fått så omfattande skador att de sammanlagda kostnaderna uppskattas till ett belopp motsvarande minst två miljoner euro.

Ett tillbud till en olycka ska undersökas om:

- det har inneburit allvarlig fara för en olycka,
- det tyder på väsentliga fel hos spårfordon eller spåranslagningar m.m.,
- eller det tyder på andra väsentliga brister i säkerhets-hänseende.

En koordinator från berörda tillsynsmyndigheter följer regelmässigt utredningen.

Syftet med SHK:s utredningar är att:

- Så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförloppet som orsaken till händelsen liksom skador och effekter i övrigt.
- Ge underlag för beslut om åtgärder som har som mål att förebygga att liknande händelser inträffar eller att begränsa effekten av liknande händelser.
- Ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl därtill, för förbättringar av räddningstjänsten.

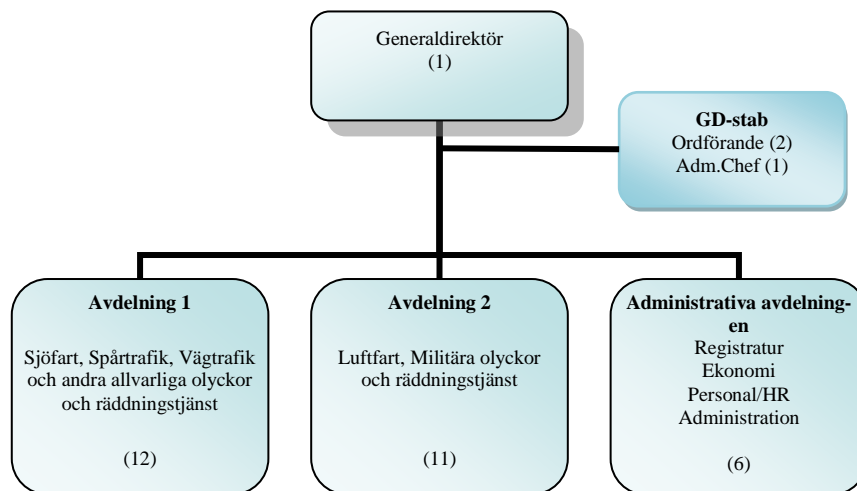
I slutet av faktainsamlingsfasen håller SHK ett haverisammanträde där man presenterar alla de fakta som man funnit. Alla som är berörda av händelsen inbjuds att delta i detta sammanträde. Även företrädare för

intresseorganisationer och fackförbund brukar bjudas in till sammanträdet.

Vid behov ska SHK genom säkerhetsrekommendationer ge respektive tillsyns- eller säkerhetsmyndighet eller andra myndigheter underlag för beslut om lämpliga åtgärder.

I SHK:s arbete ingår inte att ta ställning i ansvars- eller skadeståndsfrågor. Utredningarna syftar enbart till förbättringar av säkerheten.

1.3 Organisation



Vid en utredning ska haverikommissionen enligt gällande bestämmelser alltid bestå av en ordförande och minst en ytterligare utredare.

Med tanke på den spännvidd av händelser som kan komma ifråga för en haveriutredning, behöver SHK ibland anlita externa experter som med sina respektive specialkunskaper arbetar åt kommissionen vid faktainsamling och analys. För de vanligaste förekommande utredningarna har SHK upphandlat avtal med experter på olika områden.

2. UTREDNINGAR

2.1 Avslutade utredningar 2014

Typ av händelse	Antal händelser			Sakskador i € (Uppskattning)
		Omkomna	Allvarligt skadade	
Olycka	3	1	2	1 077 000
Tillbud till personskada	1			0
Temautredning <i>Säkerhet vid arbete i spår-miljö</i>	1			0

2.2 Utredningar färdigställda 2010-2014

Grund för utredning:

- i. I enlighet med järnvägssäkerhetsdirektivet,
- ii. Enligt nationell lagstiftning (möjliga områden som är undantagna i art.2.2)
- iii. Frivilliga utredningar - andra kriterier (nationella lagar utan hänvisning i järnvägssäkerhetsdirektivet).

2.2.1 *Utredningar färdigställda 2010*

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd grund
2007-07-20	Brand i spårriktare SPR 3208B, på sträckan Bräcke-fors - Ed, Västra Götalands län.	i	2010-01-27
2007-11-24	Brand i spårarbetsmaskin DSS 1866B, i Grötingen, Jämtlands län.	i	2010-03-31
2007-08-05	Tillbud till kollision mellan resandetåg 219 och en växlingsrörelse på Stockholms östra, Stockholms län.	i	2010-10-25
2008-06-04	Olycka, urspårning med tåg 814 på sträckan Rotebro - Upplands Väsby, Stockholms län.	i	2010-12-21

2.2.2 *Utredningar färdigställda 2011*

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd grund
2009-05-02	Tillbud med rullande vagnar på sträckan Östavall - Alby, Väs-	i	2011-02-02

2010-02-01	ternorrlands län. Olycka med påkörd spårarbetare på Lingham driftplats, Östergötlands län.	i	2011-06-22
2010-03-13	Tillbud till kollision mellan tåg 9765 och tåg 92 på Skutskärs södra, Gävleborgs län.	i	2011-03-09

2.2.3 *Utredningar färdigställda 2012*

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2010-06-04	Påkörningsolycka, Karlbergs driftplats, Stockholms län.	i	2012-08-01
2010-09-12	Olycka mellan tåg 505 och en spårgående grävlaster, Kimstads driftplats, Östergötlands län.	i	2012-10-10
2010-11-17	Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret, Skavstaby driftplats, Stockholms län.	i	2012-10-25
2011-01-27	Olycka med tappad last, tåg 9132 på Frövi driftplats, Örebro län.	i	2012-11-05
2011-06-09	Tillbud till kollision mellan två tåg vid Nyhems driftplats, Jämtlands län.	i	2012-06-01

2.2.4 *Utredningar färdigställda 2013*

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2011-11-01	Tillbud till kollision mellan två spärrfärder på sträckan Hoting, Jämtlands län och Storuman, Västerbottens län.	i	2013-01-29
2012-01-30	Tillbud till kollision mellan tåg 6225 och en växlingsrörelse på Helsingborgs godsbangård, Skåne län.	i	2013-06-12
2011-11-02	Tillbud till urspårning med tåg 15003 på sträckan Malmö, Skåne län och Helgoland i Danmark.	i	2013-06-14
2011-05-24 2011-06-09	Tillbud med tekniskt fel på tunneltåg vid Medborgarplatsens och Slussens tunnelbanestationer, Stockholms län.	i	2013-11-21

2.2.5 *Utredningar färdigställda 2014*

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund	Färdigställd
2012-02-09	Plankorsningsolycka med tåg 614 och lastbil mellan Hägernäs och Rydbo, Stockholms län.	i	2014-07-04
2012-06-12	Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på sträckan Fagersta - Smedjebacken, Dalarnas län, den 12 juni 2012.	i	2014-02-20
2012-09-21	Personolycka med radiolok på Sundsvalls rangerbangård, Västernorrlands län.	i	2014-04-17
2012-11-11	Temautredning – säkerhet vid arbete i spårmiljö.	iii	2014-11-20
2013-01-15	Olycka på Saltsjöbanan, Stockholms län.	i	2014-05-05

2.3 *Utredningar påbörjade 2014 men inte färdigställda 2014*

Datum för händelsen	Titel för utredningen	Juridisk grund
2014-05-20	Tillbud till urspårning på grund av signalfel, vid Hallstahammars driftplats, Västmanlands län.	i
2014-07-09	Urspårning med godståg på sträckan Alby- Ovansjö, Västernorrlands län.	i
2014-07-22	Tillbud till kollision vid möte mellan ett godståg och ett persontåg i Bjuv, Skåne län.	i
2014-11-04	Tillbud till kollision vid möte mellan 2 resandetåg vid Strömtorps driftplats, Örebro län	i

2.4 Sammanfattningar av färdigställda utredningar 2014

2.4.1 Slutrapport RJ 2014:01 - Tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på sträckan Fagersta - Smedjebacken, Dalarnas län, den 12 juni 2012.



Vid en banbesiktning uppenbarades ett par brustna skarvjärn nära trafikplatsen Vad, som ligger ca 20 km från Smedjebacken och ca 13 km från Fagersta C. Ett arbetslag dirigerades till platsen för att återställa rälskarven.

Efter att tåg 8005 avgått från Smedjebacken mot Fagersta direktplanerades, begärdes och beviljades ett A-skydd på sträckan mellan dessa två driftplatser. I den processen ingår bland annat ett samråd mellan tågklarerarna på de bägge gränsdriftplatserna.

Efter att samrådet mellan tågklareraren i Fagersta (tkl Fgc) och tågklareraren i Smedjebacken (tkl Smj) utförts, lämnade tkl Fgc starttillstånd till A-skyddets tillsyningsman (tsm A), innan tåg 8005 lämnat sträckan. I det aktuella fallet medförde detta att arbetet påbörjades innan tåget hade passerat arbetsplatsen. När tkl Fgc senare insåg detta meddelade hon tsm A om det annalkande tåget och personalen på arbetsplatsen hann lämna spåret strax innan tåget passerade.

Tkl Fgc upplevde ett problem när starttillståndet, efter att ha lämnats, skulle dokumenteras i hjälpsystemet Etam och ringde då tkl Smj för att reda ut detta. Först vid det tillfället uppdagades den farliga situationen med A-skyddet och tåg 8005.

Direkt orsak

Den direkta orsaken till tillbudet är att villkoret ”efter tåg” inte kom att ingå i planeringen av A-skyddet, vilket fick till följd att ett A-skydd anordnades, fick starttillstånd och påbörjades medan ett tåg, som inte hade passerat arbetsplatsen, befann sig på bevakningssträckan.

Bakomliggande orsaker och bidragande faktorer

En bakomliggande orsak är att det inte i samband med planeringen av arbetsinsatsen fördes ett fullständigt resonemang om tågläget. En bidragande orsak till detta är att när förfrågan om tågläge togs upp av tsm A kom svaret att handla om ett annat A-skydd och antagande kan ha gjorts av tsm A om att det innebar att sträckan var fri från tåg.

En bidragande faktor till att villkoret "efter tåg" inte kom att ingå i planeringen av A-skyddet bedöms vara att tkl Fgc hade formell behörighet för sin tjänst, men saknade verklig rutin, i betydelsen vana vid den aktuella tjänstgöringen. En möjlig bidragande faktor bedöms vara att praktikfaserna i utbildningen inte är centralt styrda och de speciella behov av praktisk träning, som är kopplade till omlärning och övergång till arbete i ett nytt system (M, i detta fall), efter flera års arbete i ett annat system (H), inte fångats upp fullständigt.

En annan möjlig bidragande orsak till det ofullständiga resonemanget om tågläget kan vara att arbetet inte utfördes som förplanerat A-skydd. En anledning till detta är att det finns olika uppfattningar om när förplanering enligt regelverket JTF ska göras. En ytterligare möjlig bidragande orsak till det ofullständiga resonemanget om tågläget kan vara att de stöddokument som tsm har att tillgå inte ger optimalt stöd för att säkerställa att svar på tåglägesförfrågan kommer med vid ett säkerhetssamtal.

En ytterligare bidragande faktor bedöms vara att tågklarerarna vid avstämningen (som kan anses utgöra en kontrollfunktion/"barriär") i Etam inte uppmärksammade bristen i planeringen av A-skyddet för tsm A. En bidragande faktor till detta kan vara att systemet Etam inte aktivt påminner tkl att kontrollera om "efter tåg" är ett kriterium som under vissa förutsättningar borde vara ifyllt. En annan bidragande faktor till bristande uppmärksamhet kan vara att avstämningsmomentet är en åtgärd som utförs ofta. En bakomliggande orsak bedöms vara att risker med avstämning via Etam inte fångades upp och omhändertogs när systemet infördes.

2.4.2 *Slutrapport RJ 2014:02 - Personolycka med radiolok på Sundsvalls rangelbangård, Västernorrlands län, den 20 september 2012*



Två multipelkopplade lok littera Z70 skulle gå från rangertornet på Sundsvalls rangelbangård mot personbangården/lokstallet. Fordonen manövrerades med radiostyrning av en tillsyningsman, som stod på ett åkfsteg längst fram till vänster på det ledande loket. Efter att rörelsen påbörjats, spårade det ledande lokets första axel ur i den första växeln. Loket rörde sig därvid så våldsamt att tillsyningsmannen kastades av och hamnade under lokets mittre del och omkom av skadorna hon ådrog sig. Lok nummer 2 i rörelsens riktning spårade inte ur.

Den direkta orsaken till urspårningen var att det ledande lokets axel 1, som gick främst i rörelseriktningen, var avbruten invid högra hjulet och därför inte kunde styra fordonet genom växeln på ett normalt sätt. Lokets rörelser i samband med urspårningen fick operatören att tappa taget om handledarna vid åkfstegsteget och falla av.

Axeln brast i ett utmattningsbrott, som efter att ha initierats, vuxit på grund av torsionssvängningar och roterande böjningsbelastning i axeln. Sprickan har inte upptäckts innan brottet inträffade, på grund av att spricksökning eller annan adekvat kontroll av axeln inte genomförts under tiden mellan sprickans uppkomst och axelbrottet.

2.4.3 *Slutrapport RJ 2014:03 - Olycka på Saltsjöbanan, Stockholms län, den 15 januari 2013.*



Den 15 januari 2013 kl. 02.23.55 kom ett fordonssätt, bestående av två enheter med vardera två vagnar av typ C10 + C11, i rullning med pådrag (aktiv traktion) från Neglinge i riktning mot Saltsjöbaden. Rörelsen fortsatte med ökande hastighet tills dess fordonen nådde järnvägens slutpunkt i Saltsjöbaden, där fordonen fortsatte genom stoppbocken på spår 1 och in i ett bostadshus, beläget cirka 30 meter bortom stoppbocken.

Den direkta orsaken var att fordonets förarplats hade arrangerats på ett sådant sätt att en manöver för central dörrstängning i förarhytten var tillräckligt för att koppla in traktion och orsaka en okontrollerad rörelse.

Bakomliggande faktorer var att den som hade arrangerat förarplatsen hade uppfattningen att ett sådant arrangemang av förarplatsen var säkert och en utifrån förutsättningarna på platsen effektiv lösning på problemet med att bromslossanläggningen vid det aktuella spåret inte fungerade. Järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem har inte fångat upp hur arbetet i dessa avseenden bedrevs i praktiken och de risker som detta medförde.

Påverkande faktorer för det fortsatta händelseförloppet var att växlarna lämnats i ett läge som möjliggjorde att rörelsen kunde lämna depåområdet och komma ut på linjen. Bakomliggande faktorer som bidrog till att växlarna hade lämnats i detta läge var dels att det fanns en ambition att underlätta för morgonens första tåg att lämna depån, dels att järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren gjort olika tolkningar av bestämmelserna i Banboken om innebörden av att växel ska läggas i ”normalläge”. Infrastrukturförvaltaren som förvaltar Banboken har inte fångat upp risken med att det funnits dessa olika tolkningar.

2.4.4 Slutrapport RJ 2014:04 - Plankorsningsolycka med tåg 614 och lastbil mellan Hägernäs och Rydbo, i Stockholms län, den 9 februari 2012.



Torsdagen den 9 februari 2012 inträffade en plankorsningsolycka på Roslagsbanan mellan ett resandetåg och en lastbil på plankorsningen Ullna kvarnväg. Vid olyckan skadades lokföraren svårt och lastbilen totalförstördes. Lastbilen hade fastnat på plankorsningen mellan bommarna, vilket innebar att tåget kunde framföras utan restriktioner trots att lastbilen stod mitt på plankorsningen.

Olyckan inträffade på grund av att lastbilen fastnade på plankorsningen och inte kunde köras loss. SHK har inte kunnat fastställa orsaken till att lastbilen fastnade på plankorsningen eller vilken del av den som fastnade. Kombinationen av lastbilens låga markfrigång och vägbanans utformning vid plankorsningen får dock anses vara orsak till händelsen.

2.4.5 Slutrapport RJ 2014:05- Säkerhet vid arbete i spårmiljö.



Foto: Trafikverket.

Temautredningen föranleddes av att 28 olyckor och tillbud vid arbete i spårmiljö rapporterades till SHK under 2012. SHK har i tidigare utredningar av händelser vid arbete i spår identifierat risker föranledda av vilken planeringsform som använts, om riskbedömningar utförts inför arbetena, entreprenörernas lokalkännedom samt vilken typ av skydd som valts för arbetena. Trots detta har liknande händelser fortsatt att inträffa.

Det går inte att utifrån tillgänglig statistik och data över händelser vid arbete i spår visa att antalet händelser har ökat. Dessutom saknas information om hur många arbeten som sker med tågvarning. Det betyder att det inte går att få någon samlad bild över alla arbeten som sker och att det därför är vanskligt att uttala sig om hur antalet olyckor och tillbud har förändrats över tid.

Alla olyckor och tillbud som under 2012 rapporterats till SHK gällande arbeten i spårmiljö har granskats och material har samlats in från de tre stora underhållsentreprenörerna Infranord AB, Strukton Rail AB och Balfour Beatty Rail Skandinavien. Materialet visar att det finns ett samband mellan nivån (planeringsform och utförande) på förberedelserna för spårarbeten och konsekvenserna av de händelser som inträffar. Vid förplanering görs riskbedömningar och det starkaste skyddet, A-skydd, väljs i större utsträckning än vid direktplanering. Konsekvenserna av de händelser som inträffar vid dessa arbeten blir lägre än för de arbeten som sker direktplanerat, utan att någon riskbedömning gjorts och med skydd i form av ”Tågvarning” eller kanske helt utan skydd.

Trafikverket genomförde under 2012 cirka 450 oanmälda arbetsplatskontroller och planerade för 2013 ett motsvarande antal. Resultatet av de kontroller från vilka SHK tagit del av dokumentation, visar på samma problem som nämns ovan; brister i genomförandet av riskbedömningar, dokumentation av A-skydd och vidtagna skyddsåtgärder. Arbetsplatskontrollerna utgår från banutnyttjande-planen, vilket innebär att det finns en slagsida åt förplanerade arbeten. Dessa genomförs i större utsträckning som A-skydd vilket betyder att arbetsplatskontrollerna inte ger någon heltäckande bild av säkerheten vid arbeten i spår.

Vid upphandling av arbeten ställer Trafikverket krav på att entreprenörerna ska ha ett säkerhetsstyrningssystem och att arbetet ska utföras enligt gällande föreskrifter samt att en säkerhetsplan ska upprättas för arbetet. Dessa krav är dock inte en del av utvärderingen utan granskas efter kontraktsskrivningen. Motiveringen till detta är att säkerhet inte ska bedömas som ett mervärde utan i stället ses som ett minimikrav. Trafikverket har uppgett att det är svårt att förändra upphandlingsmodellen men för vissa diskussioner om detaljer i de krav som ställs. Till exempel har det hänt att det ställts krav i upphandlingar på att arbete inte ska påverka trafik på intilliggande spår så att det spåret behöver stängas av, något som kan påverka riskbilden i många entreprenader, särskilt då stora entreprenadmaskiner är inblandade. Ett slopande av krav av den typen skulle kunna bidra positivt till förutsättningarna för spårarbeten. SHK anser att det är viktigt att det i upphandlingsprocessen deltar personer med kompetens om förutsättningarna för arbete i spårmiljö för att man på ett lämpligt sätt ska kunna utforma krav så att de inte påverkar säkerheten negativt. Trafikverket har medan denna utredning gjorts bland annat beslutat att säkerhetsrelaterade dokument kommer att granskas och utvärderas av personal med adekvat kompetens.

Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem ska bl.a. säkerställa att anlidade entreprenörer utför arbetet enligt gällande regler och krav. Detta ska kontrolleras genom revisioner och arbetsplatskontroller. Trafikverket hade, när intervjuer gjordes i denna utredning, ännu inte genomfört någon revision av entreprenörers säkerhetsstyrningssystem men har uppgett att man har en ambition att under hösten 2014 inleda ett arbete i syfte att granska entreprenörernas ledningssystem. Utöver de arbetskontroller som Trafikverket genomför så görs också viss uppföljning av genomförda arbeten. Vad gäller säkerhet och miljö så utvärderas endast uppfyllande av miljömålen. SHK konstaterar att uppföljning av utförda arbeten kan vara en möjlig väg att gå för att säkerställa en hög säkerhet vid arbete i spår. En sådan uppföljning påverkar givetvis inte direkt det arbete som granskats, men skulle kunna ge långsiktiga effekter. Om entreprenörerna vet att en sådan uppföljning normalt sker skulle det kunna vara ett motiv för att stärka säkerhetsarbetet och dokumentationen av de säkerhetsåtgärder som genomförs.

SHK har även granskat den tillsyn som Transportstyrelsen gör av Trafikverket. Transportstyrelsen har avsatt relativt begränsade resurser i förhållande till den uppgift som det innebär att utöva tillsyn över en så stor organisation som Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare. Transportstyrelsen förlitar sig därvid på den internkontroll som Trafikverket ska göra. SHK har i tidigare utredningar konstaterat att denna internkontroll inte fungerat som avsett och att det därför finns ett behov av att Transportstyrelsen genomför verifieringar och kontroller i större utsträckning än vad som sker.

Den tillsyn som Transportstyrelsen tidigare utfört av Trafikverkets insatser för säkerhet vid arbete i spår har avslutats med hänvisning till genomförda åtgärder och att antalet händelser minskat. SHK har i

denna utredning kommit fram till att den slutsatsen inte är möjlig att dra och ser därför ett behov av vidare tillsyn inom området och ett behov av uppföljning av att genomförda åtgärder får avsedd effekt.

Slutligen har SHK granskat den inspektionsverksamhet och de arbetsplatsbesök som Arbetsmiljöverket genomför utifrån kraven i arbetsmiljölagen. SHK konstaterar att Arbetsmiljöverkets tillsyn av entreprenörerna är begränsad och framförallt föranledd av olyckor eller tillbud. Ett tätare samarbete med Transportstyrelsen skulle kunna öka möjligheterna för Arbetsmiljöverket att genomföra tillsyn och kontroller av de arbeten som sker i spårmiljö.

Sammanfattningsvis konstaterar SHK att

- Tillgänglig statistik och databaser avseende händelser vid arbete i spår har sådana brister, samtidigt som rapporteringsformerna ändrats över tid, att det inte går att uttala sig om eventuella förändringar i antalet inträffade händelser. En förbättrad hantering av olycks- och tillbudsdata är önskvärd för att öka möjligheterna att ta till vara erfarenheter i syfte att förebygga ytterligare oönskade händelser.
- Det finns inte tillräckligt med data hos Trafikverket eller entreprenörerna för att ge en samlad bild över vilka arbeten som sker i spår och det är därför svårt att uttala sig om riskerna. Granskat material visar att förplanerade arbeten där riskbedömningar utförts tenderar att leda till mindre allvarliga händelser än direktplanerade arbeten där riskbedömning kanske saknas eller där arbetet skett utan något skydd.
- Trafikverkets arbetsplatskontroller har en slagsida åt förplanerade arbeten och fångar därmed inte upp alla problem. Trafikverket hade vid skrivandet av denna rapport ännu inte genomfört någon revision av entreprenörernas säkerhetsstyrningssystem, vilket innebär att Trafikverkets internkontroll ännu inte kan sägas fungera fullt ut.
- Transportstyrelsens resurser för att genomföra verifieringar hos Trafikverket är begränsade och Transportstyrelsen förlitar sig på Trafikverkets internkontroll som ska identifiera de brister som finns, något som SHK bedömer inte fungerar tillfredsställande.
- Arbetsmiljöverkets tillsyn och inspektioner av entreprenörerna är till övervägande del föranledd av arbetsplatsolyckor och begränsad till de aspekter som rör arbetsmiljöreglerna. Den tillsyn som Arbetsmiljöverket genomfört under 2012 är begränsad i förhållande till omfattningen av den verksamhet som entreprenörerna bedriver.

2.5 Olyckor och tillbud utredda de senaste 5 åren

Inledda spårtrafikutredningar 2010-2014

Utredningar olyckor/tillbud		2010	2011	2012	2013	2014	Tot.
Allvarliga olyckor (Art. 19.,1-2)	Kollision	1					1
	Kollision med ett hinder				1		1
	Urspårning			1		1	2
	Plankorsningsolycka	1		1			2
	Personolycka på grund av tåg i rörelse	2					2
	Brand i rullande materiel						0
	Omfattande farligt gods-utsläpp						0
	Brand						0
	Tillbud	2	5	3		3	13
Totalt		6	5	5	1	4	21

3. REKOMMENDATIONER 2014

Datum och tidpunkt:	2012-06-12, kl. 10.27 - 10.34	
Plats:	Fagersta C – Smedjebacken, Dalarnas län	
Typ av händelse:	Tillbud till personskada	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 8005 och arbetare i spår.	
		Ombordvarande
Antal ombordvarande:	Personal:	Ej undersökt
	Passagerare:	Ej undersökt
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Inga	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Inga	
Andra skador:	Nej	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.1		
Utgivning av slutrapport:	2014-02-20	
RJ 2014:01 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: Se över behovet att använda regeln A-skydd efter tåg, dels generellt och dels som direktplanering när tåg redan befinner sig på bevakningssträckan.	
RJ 2014:01 R2	Inom ramen för sin tillsyn se över om och hur branschen tillämpar reglerna om när förplanering respektive direktplanering ska genomföras, samt vid behov verka för att anpassade åtgärder genomförs av aktörer inom branschen. Inom ramen för detta rekommenderas Transportstyrelsen utreda om reglerna är ändamålsenliga.	
RJ 2014:01 R3	Verka för att alla utbildningsinstanser får samsyn om regelverkets innehåll och hur det ska tillämpas avseende exempelvis ”efter tåg”.	
RJ 2014:01 R4	Inom ramen för sin tillsyn följa upp att den nya kompletteringsutbildning, som tagits fram för tågklarare som byter från enbart system H till även M, inkluderar en grundlig genomgång av de moment som är särskilt viktiga för arbete på system M.	
RJ 2014:01 R5	Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att i samverkan undersöka i vilken grad användarna av reglerna om arbetsplan och riskbedömning upplever att reglerna är ändamålsenliga och utifrån resultatet sätta in lämpliga åtgärder.	

Datum och tidpunkt:	2012-09-20, kl. 13.37.	
Plats:	Sundsvalls rangerbangård, Västernorrlands län.	
Typ av händelse:	Personolycka med radiolok	
Typ av fordon och tågnummer:	Lok littera Z70, multipelkopplade, 738 och 726	
		Ombordvarande
Antal ombordvarande :	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Skador på Z70 738: främre hjulaxel inklusive växel-låda; banröjare och ramverk.	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Skador på rullbromsar, rälsbefästningar samt räler och växeldelar.	
Andra skador:	Utrunnen växellådsolja, max. ca 100 liter	
Sammanfattning:	se avsnitt 2.4.2	
Utgivning av slutrapport:	2014-04-17	
RJ 2014:02 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: Inom ramen för sin tillstånds- och tillsynsverksamhet kontrollera hur verksamhetsutövare arbetar med ständiga förbättringar med avseende på brister i trafiksäkerhetskritiska konstruktioner där avvikelser tidigare uppmärksammats men inte omhändertagits, exempelvis när en komponents förväntade livscykel inte uppnås.	
RJ 2014:02 R2	Verka för att ägare/brukare av dragfordon av liknande typ och i liknande användningssätt som Z70, säkerställer att säkerhetskritiska aggregat och komponenter hos dessa fordon underkastas periodisk undersökning av en art som fångar upp begynnande trafiksäkerhetsfarliga brister.	

Datum och tidpunkt:	2013-01-15, kl. 02.23.55 – 02.25.35	
Plats:	Sträckan Neglinge- Saltsjöbaden, Stockholms län	
Typ av händelse:	Olycka	
Typ av fordon och tågnummer:	Elektriska motorvagnssätt typ "C10 + C11"; 2887 + 2888 samt 2893 + 2894	
		Ombordvarande
Antal ombordvarande:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Skador på rullande materiel:	Stora skador på enhet C10+C11 med individerna 2887 och 2888. Måttliga skador på enhet C10+C11 med individerna 2893 och 2894.	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Spår 1 i Saltsjöbaden fick stora skador vid stoppbocken och på kontaktledningsanläggningen.	
Andra skador:	Flerfamiljshus i Brf Marinan fick stora skador i två lägenheter.	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.3		
Utgivning av slutrapport:	2014-05-05	
Rekommendation	Mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits med anledning av olyckan av såväl järnvägsföretaget som infrastrukturförvaltaren samt det utvecklingsarbete som redan pågår inom Transportstyrelsen när det gäller tillståndsgivning och tillsyn finner haverikommissionen inte skäl att lämna några särskilda rekommendationer men förutsätter att vad som har kommit fram inom ramen för denna utredning beaktas i det arbetet.	

Datum och tidpunkt:	2012-02-09, kl. 07.45	
Plats:	Plankorsningen Ullna kvarnväg på sträckan Hägernäs – Rydbo, Stockholms län.	
Typ av händelse:	Plankorsningsolycka	
Typ av fordon och tågnummer:	Resandetåg 614 och lastbil	
		Ombordvarande
Antal ombordvarande:	Personal:	2
	Passagerare:	10
Antal omkomna:	Personal:	0
	Passagerare:	0
Antal allvarligt skadade:	Personal:	1
	Passagerare:	0
Antal lindrigt skadade:	Personal:	0
	Passagerare:	3
Skador på rullande materiel:	Tre av vagnarna i tåget fick stora skador, en fjärde vagn mindre omfattande skador.	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	En kontaktledningsstolpe, ett bomdriv med fundament och en V-signal blev totalförstörda. Sliprar med befästning skadades.	
Andra skador:	Lastbilen totalförstördes.	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.4		
Utgivning av slutrapport:	2014-07-04	
RJ 2014:04 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: Inom ramen för tillsyn och tillståndsgivning kontrollera att infrastrukturförvaltare genom sina säkerhetsstyrningssystem uppfyller sina skyldigheter att hantera risker som verksamheten ger upphov till t.ex. genom att ändrade förutsättningar vid plankorsningar uppmärksammas vid systematiska översyner av beslut om skyddsnivåer.	
RJ 2014:04 R2	I samråd med Trafikverket och Boverket överväga behovet av föreskrifter eller riktlinjer för enskilda vägars utformning vid korsning av järnväg.	

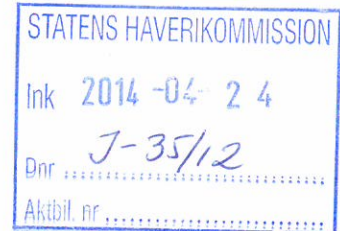
Datum och tidpunkt:	2012-01-01- 2012-12-31	
Plats:	Sverige	
Typ av händelse:	4 st. olyckor och 35 st. tillbud med arbete i spårmiljö	
Typ av fordon och tågnummer:	Tåg och arbete i spårmiljö	
		Ombordvarande:
Antal ombordvarande:	Personal:	Ej undersökt
	Passagerare:	Ej undersökt
Antal omkomna:	Personal:	Ej undersökt
	Passagerare:	Ej undersökt
Antal allvarligt skadade:	Personal:	Ej undersökt
	Passagerare:	Ej undersökt
Antal lindrigt skadade:	Personal:	Ej undersökt
	Passagerare:	Ej undersökt
Skador på rullande materiel:	Ej undersökt	
Skador på järnvägsinfrastruktur:	Ej undersökt	
Andra skador:	Ej undersökt	
Sammanfattning: se avsnitt 2.4.5		
Utgivning av slutrapport:	2014-11-20	
RJ 2014:05 R1	Transportstyrelsen rekommenderas att: Verka för att Trafikverket, exempelvis i samband med revidering av regler om lokal information eller på annat sätt, tar hänsyn till att entreprenörer ofta har bättre kunskap om en anläggning och om lokala förhållanden än beställaren, så att regler och rutiner för överföring av lokal information utarbetas som säkerställer att personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter har lokalkännedom om den plats där arbetet utförs.	
RJ 2014:05 R2	Tillse att Trafikverket utreder möjligheten att vid uppföljningar av utförda arbeten även granska dels utförandet av arbetsmoment som kan påverka säkerheten, dels efterlevnaden av gällande regler och föreskrifter för arbete i spårmiljö.	
RJ 2014:05 R3	Avsätta mer resurser för sin tillsynsverksamhet i syfte att möjliggöra verifieringar i samband med revisioner av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.	

RJ 2014:05 R4	<p>Verka för att en branschgemensam databas för olycks- och tillbudshantering etableras, och att den hanteras av en organisation med adekvata verktyg och tillräckliga resurser och bemanning för att kunna säkerställa en hög kvalitet på innehållet. Inom ramen för detta rekommenderas Transportstyrelsen även att undersöka möjligheterna för anonym rapportering.</p>
RJ 2014:05 R5	<p>Följa upp den revision som genomfördes i ärende TSJ 2010-1860 och de åtgärder som genomförts efter förelägandet mot Trafikverket för att säkerställa att åtgärderna på ett tillfredsställande sätt tagit om hand de brister som redovisas i avsnitt 3, särskilt brist på lokalkännedom, avsaknad av dokumenterade riskbedömningar samt arbete utan skydd eller med fel skydd.</p> <p>Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att utöka sin samverkan i syfte att öka Arbetsmiljöverkets möjligheter att genomföra tillsyn och inspektioner av arbeten i spårmiljö.</p>
RJ 2014:05 R6	



Enheten för processsäkerhet och rörligt arbete
Carl Axel Sundström, 010-730 9888
arbetsmiljoverket@av.se

SHK, Statens Haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm



Rekommendation i slutrapport RJ 2014:01 om tillbud till påkörning av personal som arbetade i spåret på sträckan Fagersta - Smedjebacken, Dalarnas län, den 12 juni 2012

I rapporten om rubricerade tillbud rekommenderar SHK Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket att i samverkan

- undersöka i vilken grad användarna av reglerna om arbetsplan och riskbedömning upplever att reglerna är ändamålsenliga och utifrån resultatet sätta in lämpliga åtgärder (se avsnitt 2.5.3, 2.6.4 och 3.2).

Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen har årliga samrådsmöten där järnvägsfrågor diskuteras och gemensamma insatser utformas. Nästa sådant möte är planerat till tisdagen 2014-05-20. På dagordningen finns SHK:s rekommendation och hur den uppgiften ska lösas. Arbetsmiljöverket återkommer till SHK efter det mötet och meddelar vilka insatser som kommer att göras.

De som deltagit

Yttrandet har avgetts av tillförordnade generaldirektören Bernt Nilsson i närvaro av avdelningscheferna Ywonne Strempl, Håkan Olsson, Greta Svensson, Janerik Persson, Boel Callermo samt chefsjuristen Anna Middelman. Föredragande har varit byrådirektören Carl Axel Sundström.


Bernt Nilsson


Carl Axel Sundström

Datum
2014-05-21Dnr/Beteckning
TSJ 2014-982Ert datum
2014-02-20Er beteckning
J-35/12Statens haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm**Transportstyrelsens svar på de rekommendationer Statens
haverikommission riktade, med anledning av tillbud till
påkörning av personal Fagersta – Smedjebacken 12 juni 2012**

Transportstyrelsen har tagit del av SHK utredningsrapport och de rekommendationer som riktas mot Transportstyrelsen. Här följer Transportstyrelsens svar efter respektive rekommendation:

Transportstyrelsen rekommenderas att se över behovet att använda regeln A-skydd efter tåg, dels generellt och dels som direktplanering när tåg redan befinner sig på bevakningssträckan. (RJ 2014:01 R1)

Transportstyrelsen lägger ett tillsynsärende i tillsynsbanken med avsikt att genomföra en riktad tillsyn av behovet att använda regeln A-skydd efter tåg hos infrastrukturförvaltaren. Tillsynen är tänkt att genomföras under 2015.

Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn se över om och hur branschen tillämpar reglerna om när förplanering respektive direktplanering ska genomföras, samt vid behov verka för att anpassade åtgärder genomförs av aktörer inom branschen. Inom ramen för detta rekommenderas Transportstyrelsen utreda om reglerna är ändamålsenliga. (RJ 2014:01 R2)

Under sommaren 2013 genomförde Transportstyrelsen en brevrevision av Inlandsbanan AB. Där efterfrågades Inlandsbanan AB:s fördelning av direktplanerade skydd och färder i förhållande till förplanerade skydd och färder. Transportstyrelsen har för avsikt att, utifrån resultatet från tillsynen, under 2015 fortsätta arbetet med att kartlägga hur branschen tillämpar reglerna om när förplanering respektive direktplanering ska genomföras, detta i syfte att skaffa oss en bild av omfattningen av direktplanerade skydd och färder och dess påverkan på trafiksäkerheten. Formerna för detta bestäms senare.

Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att alla utbildningsinstanser får samsyn om regelverkets innehåll och hur det ska tillämpas avseende exempelvis "efter tåg". (RJ 2014:01 R3)

Transportstyrelsen planerar att under 2015 genomföra en tillsyn mot infrastrukturförvaltare där vi undersöker hur tågklarare och underhållspersonal tolkar regelverkets innehåll och hur regelverket tillämpas, avseende exempelvis "efter tåg".

Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillsyn följa upp att den nya kompletteringsutbildning, som tagits fram för tågklarare som byter från enbart system H till även M, inkluderar en grundlig genomgång av de moment som är särskilt viktiga för arbete på system M. (RJ 2014:01 R4)

Transportstyrelsen utför under den senare delen av 2014 en tillsyn mot Trafikverket i syfte att följa upp att Trafikverkets nya kompletteringsutbildning, för tågklarare som byter från enbart system H till även M, inkluderar en grundlig genomgång av de moment som Trafikverket bedömer som särskilt viktiga för arbete på system M.

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att i samverkan undersöka i vilken grad användarna av reglerna om arbetsplan och riskbedömning upplever att reglerna är ändamålsenliga och utifrån resultatet sätta in lämpliga åtgärder. (RJ 2014:01 R5)

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket har årliga återkommande möten där gemensamma samarbetsområden behandlas. Senaste mötet ägde rum den 20 maj, där frågan togs upp om hur Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket ska samverka i frågan om i vilken grad användarna av reglerna om arbetsplan och riskbedömning upplever att reglerna är ändamålsenliga. Redovisning av arbetet till SHK kommer att ske på nästa samverkansmöte mellan Transportstyrelsen och SHK.

Detta ärende har beslutats av avdelningsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Per Almqvist, sektion datainsamling och analys.



Birgitta Hermansson
Direktör för Väg- och järnvägsavdelningen
Transportstyrelsen

Datum
2014-09-03Dnr/Beteckning
TSJ 2012-1542Ert datum
2014-04-22Er beteckning
J-58/12Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Svar på SHK rekommendationer i utredningsrapport rörande personolycka med radiolok på Sundsvalls rangerbangård, Västernorrlands län, den 20 september 2012

SHK rekommendationer samt Transportstyrelsens svar:

- *”Transportstyrelsen rekommenderas att inom ramen för sin tillstånds- och tillsynsverksamhet kontrollera hur verksamhetsutövarna arbetar med ständiga förbättringar med avseende på brister i trafiksäkerhetskritiska konstruktioner där avvikelser tidigare uppmärksammats men inte omhändertagits, exempelvis när en komponents förväntade livscykel inte uppnås. (RJ 2014:1 R1)”*

När en ansökan skickas till Transportstyrelsen om tillstånd som järnvägsföretag med säkerhetsintyg, ska Transportstyrelsen följa Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010¹. Enligt förordningen ska Transportstyrelsen granska att det finns rutiner gällande riskhantering vid underhåll och materielförsörjning hos det blivande järnvägsföretaget, bland annat rutiner om att identifiera och rapportera risker som uppstår på grund av brister samt konstruktioner med bristande överensstämmelse eller fel under hela livscykeln.

Utifrån rekommendationen har Transportstyrelsen uppdaterat checklistan som används vid tillstånds- och systemtillsyn av järnvägsföretag, så att kontroller görs av järnvägsföretagens rutiner för säkerställande av ständig förbättring, såsom rutiner för att övervaka och analysera relevanta säkerhetsdata.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg


- ”Transportstyrelsen rekommenderas verka för att ägare/brukare av dragfordon av liknande typ och liknande användningssätt som Z70, säkerställer att säkerhetskritiska aggregat och komponenter hos dessa fordon, underkastas periodisk undersökning av en art som fångar upp begynnande trafiksäkerhetsfarliga brister (RJ 2014:2 R2)”

Av den analys Statens haverikommission gör i samband med utredningen, framkommer att fordonstypens hjulaxlar utsätts för en högre belastning än vad som förutsattes vid konstruktionen av dessa. Ett järnvägsföretags säkerhetsstyrningssystem, som även omfattar underhållsleverantörens verksamhet för järnvägsföretaget, ska förmå identifiera sådant utifrån de tecken som uppkommer. Utifrån denna rekommendation har checklista uppdaterats enligt rekommendation RJ 2014:1.

På EU-nivå finns förslag och planer på att införa gemensamma krav om att samtliga lok och passagerarfordon ska underhållas av certifierade enheter som ansvarar för underhåll (ECM). Sådana krav omfattar redan idag godsvagnar, genom Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011². Kraven är tänkta att införas genom det så kallade fjärde järnvägspaketet, så vitt Transportstyrelsen erfar i december 2016. Transportstyrelsen medverkar i Europeiska järnvägsbyråns (ERA) arbetsgrupper om certifierad ECM. Rekommendationen tas med till detta arbete i den mån arbetets detaljeringsgrad tillåter, för att säkerställa att underhåll av fordon även inkluderar identifiering av brister som ännu inte är kända.

Transportstyrelsen utför riskbaserad tillsyn. Transportstyrelsen lägger in rekommendationen i sin tillsynsbank och planerar lämplig tillsynsåtgärd, bedömt utifrån riskerna i andra tillsynsobjekt.

Detta ärende har beslutats av Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Per Almqvist.



Birgitta Hermansson
Chef för väg- och järnvägsavdelningen

² Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007.

Datum
2014-09-23

Dnr/Beteckning
TSJ 2012-292

Ert datum
2014-07-04

Er beteckning
J-11/12

Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Svar på SHK rekommendationer i utredningsrapport rörande plankorsningsolycka med tåg 614 och lastbil mellan Hägernäs och Rydbo, i Stockholms län, den 9 februari 2012

SHK rekommendationer samt Transportstyrelsens svar:

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- *inom ramen för tillsyn och tillståndsgivning kontrollera att infrastrukturförvaltare genom sina säkerhetsstyrningssystem uppfyller sina skyldigheter att hantera risker som verksamheten ger upphov till t.ex. genom att ändrade förutsättningar vid plankorsningar uppmärksammas vid systematiska översyner av beslut om skyddsnivåer. (RJ 2014:04 R1).*

Grunden i den tillsyn som Transportstyrelsen utövar över infrastrukturförvaltarna är att kontrollera att verksamhetsutövarna kan hantera de risker som deras verksamhet kan ge upphov till. Rörande skyddsnivåer vid plankorsningar beaktar Transportstyrelsen SHK:s rekommendation genom att under hösten 2014 inleda en tillsyn av Trafikverkets och Trafikförvaltningen i Stockholm läns landstings hantering av ändrade förutsättningar, som exempelvis trafikflöden, i plankorsningar. Transportstyrelsen stärker även sin kontroll av övriga infrastrukturförvaltares systematiska översyner av ändrade förhållanden som exempelvis trafikflöden i plankorsningar, genom att införa frågor inom detta område i de checklistor som används vid tillståndsärenden och tillsyner.

- *i samråd med Trafikverket och Boverket överväga behovet av föreskrifter eller riktlinjer för enskilda vägars utformning vid korsning av järnväg. (RJ 2014:04 R2).*

Transportstyrelsen (TS) har sedan den 1 juli 2014 ett utökat bemyndigande i och med att Plan- och Byggförordningen (2011:338) i det följande PBF, ändrades (SFS 2014:225). Bemyndigandet innebär att "Transportstyrelsen får efter att ha hört Boverket meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av 3 kap. 7–10 och 13 §§ i fråga om järnvägar, tunnelbanor, spårvägar, vägar och gator samt de anordningar som hör till dessa".

Bemyndigandet omfattar:


- vägar (gator), inklusive anordningar som hör till dessa (exempelvis broar, tunnlar och vägutrustning)
- järnvägar, spårvägar och tunnelbana, inklusive anordningar som hör till dessa (exempelvis broar, tunnlar och övriga anordningar).

Konkret innebär det att följande egenskapskrav i PBF, 3 kap, får regleras av TS:

7§	Bärförmåga, stadga och beständighet
8§	Säkerhet i händelse av brand
9§	Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö
10§	Säkerhet vid användning
13§	Skydd mot buller

Inom ramen för detta omfattande föreskriftsarbete kommer rekommendationen utifrån SHK:s utredning att behandla behovet av skärpta bestämmelser om vägars utformning vid plankorsningar att hanteras. Ny föreskrift inom detta område bedöms enligt nuvarande tidplan vara tillgänglig sommaren 2017.

Detta ärende har beslutats av Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Per Almqvist.



Birgitta Hermansson
Chef för väg- och järnvägsavdelningen

Statens haverikommission
Box 125 38
102 29 Stockholm

Transportstyrelsens svar på rekommendationer avseende utredningsrapport rörande temautredning om säkerhet vid arbete i spårmiljö.

Transportstyrelsen har tagit del av SHK utredningsrapport och de rekommendationer som riktas mot Transportstyrelsen. Här följer Transportstyrelsens svar efter respektive rekommendation:

Vid arbeten i spårmiljö förekommer det att entreprenören har bättre kännedom om anläggningen än beställaren. Det förekommer också att underentreprenörer i flera led används. Dessa faktorer kan påverka hur lokal information överförs och hur sådana åtgärder dokumenteras, vilket i sin tur kan leda till att personer med säkerhetskritiska arbetsuppgifter inte har tillräcklig lokalkännedom för att kunna utföra arbetet på ett säkert sätt. Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att Trafikverket, exempelvis i samband med revidering av regler om lokal information eller på annat sätt, tar hänsyn till dessa faktorer så att regler och rutiner för överföring av lokal information utarbetas som säkerställer att personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter har lokalkännedom om den plats där arbetet utförs (RJ 2014:05 R1).

- Transportstyrelsen har planerat att under 2015 utföra revision mot Trafikverket i syfte att skaffa sig en bild av hur Trafikverket avser att säkerställa att personal med säkerhetskritiska arbetsuppgifter har lokalkännedom om den plats där arbetet utförs.

Transportstyrelsen rekommenderas att tillse att Trafikverket utreder möjligheten att vid uppföljningar av utförda arbeten även granska dels utförandet av arbetsmoment som kan påverka säkerheten, dels efterlevnaden av gällande regler och föreskrifter för arbete i spårmiljö (RJ 2014:05 R2).

- Trafikverket har i kontakter med Transportstyrelsen meddelat att en handlingsplan för åtgärder inom ämnesområdet är under framtagande. Utifrån handlingsplanen kommer Transportstyrelsen sedan att fatta beslut om kommande åtgärder.

Transportstyrelsen rekommenderas att avsätta mer resurser för sin tillsynsverksamhet i syfte att möjliggöra verifieringar i samband med revisioner av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (RJ 2014:05 R3).

- Transportstyrelsen har i budgeten för år 2015 och 2016 prioriterat järnvägsområdet och förstärkt befintliga resurser genom utökning med en redan tillsatt tjänst samt pågående rekrytering av ytterligare tjänster för detta ändamål.

Transportstyrelsen rekommenderas att verka för att en branschgemensam databas för olycks- och tillbudshantering etableras, och att den hanteras av en organisation med adekvata verktyg och tillräckliga resurser och bemanning för att kunna säkerställa en hög kvalitet på innehållet. Inom ramen för detta rekommenderas Transportstyrelsen även att undersöka möjligheterna för anonym rapportering (RJ 2014:05 R4).

- Att utveckla en branschgemensam databas för olycks- och tillbudshantering innebär stora kostnader som inte nödvändigtvis ger en god samhällsekonomisk nytta. Insamling av information om olyckor, händelser och tillbud inom spårtrafik genomförs utifrån parternas olika behov och syften. Detta är något som bör tas hänsyn till när behovet av granskning och jämförelse av data från olika informationssystem uppstår. Det är därför i detta sammanhang viktigt att det finns bra informationssystem som är väl integrerade i respektive organisations egna ledningssystem.

Transportstyrelsen rekommenderas att följa upp den revision som genomfördes i ärende TSJ 2010-1860 och de åtgärder som genomförts efter föreläggandet mot Trafikverket för att säkerställa att åtgärderna på ett tillfredsställande sätt tagit om hand de brister som redovisas i avsnitt 3, särskilt brist på lokalkännedom, avsaknad av dokumenterade riskbedömningar samt arbete utan skydd eller med fel skydd (RJ 2014:05 R5).

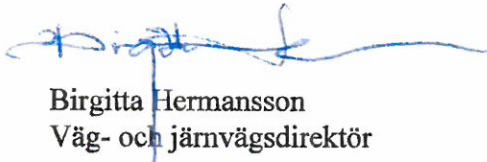
- Gruppen för Nationell Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet, GNS Järnväg, är en grupp där utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet äger rum. Gruppen består av representanter från bland annat infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, järnvägsentreprenörer, försäkringsbolag samt Arbetsmiljöverket och Transportstyrelsen. GNS har tillsatt en fristående expertgrupp med syfte att ta fram konkreta åtgärder för att reducera antalet oönskade händelser

i samband med arbeten i spårområden. Transportstyrelsen gör bedömningen att störst effekt på området erhålls i det fall expertgruppen först tillåts ta fram förslag till åtgärder som sedan kan implementeras hos verksamhetsutövarna. Transportstyrelsen följer expertgruppens arbete och kommer beroende på vilket underlag som presenteras att bedöma och därefter ta ställning till på vilket sätt tillsyn (inkluderande verifieringar) behöver genomföras för att följa upp att vidtagna åtgärder får effekt inom området.

Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att utöka sin samverkan i syfte att öka Arbetsmiljöverkets möjligheter att genomföra tillsyn och inspektioner av arbeten i spårmiljö (RJ 2014:05 R6)

- Transportstyrelsen har på möte i Gruppen för Nationell Samverkan inom trafiksäkerhetsområdet, GNS Järnväg, informerat Arbetsmiljöverket om att Trafikverket erbjuder utbildningar i syfte att ge kompetens och behörighet att vistas i spårområde. Utöver detta avser Transportstyrelsen att ta kontakt med Arbetsmiljöverket för att samverka om den handlingsplan som Trafikverket meddelat är under framtagande.

Detta ärende har beslutats av avdelningsdirektör Birgitta Hermansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog Diana Guarda Canet.



Birgitta Hermansson
Väg- och järnvägsdirektör

Enheten för rörligt arbete och stab
Carl Axel Sundström, 010-730 98 88

Statens haverikommission
Box 12538
102 29 Stockholm

Remiss - Rapport om temautredning - Säkerhet vid arbete i spårmiljö

Arbetsmiljöverket har med intresse tagit del av rapporten. Den pekar på ett antal områden där insatser och förbättringar är önskvärda och möjliga. Detta remissvar avser dock främst den rekommendation som görs i slutet av rapporten där Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket rekommenderas att


- *utöka sin samverka i syfte att öka Arbetsmiljöverkets möjligheter att genomföra tillsyn och inspektioner av arbeten i spårmiljö.*

Arbetsmiljöverket har regelbundna kontakter med Transportstyrelsen där samverkan diskuteras och där båda myndigheterna informerar varandra om respektive tillsynsverksamhet. Ett antal arbetsmiljöinspektörer har genomgått utbildningen för "Vistelse i spår" och kan därmed få tillträde till de platser som behöver besökas i tillsynsverksamheten. För att kunna genomföra arbetsmiljö-tillsyn gentemot kortvariga arbeten i spårmiljö behöver Arbetsmiljöverket information om när dessa planeras och pågår.

Både tillsynsverksamheten och det antal arbetsmiljöinspektörer som har behörigheten "vistelse i spår" kan öka.

De som deltagit

Yttrandet har avgetts av generaldirektören Erna Zelmin-Ekenhem i närvaro av avdelningscheferna Boel Callermo, Anna Fogelberg Wik, Greta Svensson samt chefsjuristen Anna Middelman. Föredragande har varit byrådirektören Carl Axel Sundström.



Erna Zelmin-Ekenhem



Carl Axel Sundström